

第二十九屆太平洋經濟合作理事會（PECC）大會—亞太經濟在 APEC 2022 之後的展望（Asia Pacific Economy Beyond Thailand APEC 2022）

會議紀實

- **會議時間：**2022 年 11 月 3 日 9:00-17:15（曼谷時間）
- **會議地點：**曼谷
- **會議記錄：**

**場次一：2016 年—2022 年期間 影響 APEC 連結性的破壞式效應
（The Disruption affecting APEC Connectivity during 2016-2022）**

PECC 服務網路（Service Network）成員 Sherry Stephenson 博士在會議中透過以下數據說明物流（Logistics）的重要性，目前世界上 90%的貨物皆由海運運送，空運的貨物價值占世界 35%至 40%，而快遞（例如：DHL 或 UPS）的重要性也不容忽視，DHL 每年大約運送 15 億包裹，UPS 每天運送的包裹大約 2,200 萬計，此外，目前世界上有 800 個港口及 1,200 個國際機場。

Sherry Stephenson 博士認為重要的並不僅僅是物流的規模，而是物流對世界經濟的貢獻。當物流表現良好時，全球經濟將更具韌性、

彈性，且面對經濟衝擊時反應能更迅速。世界銀行（World Bank）曾發佈一份報告顯示僅提升兩項物流服務，全球 GDP 將增長六倍，遠超出免除關稅的效果，因此她認為物流良好表現將使 GDP 成長加速，使服務競爭力提升，也會使供應鏈連結性能更好。良好的物流表現也會對區域貿易有重大的影響，例如：降低成本、減少時間、提升環境成果，以及提升供應鏈韌性。

Sherry Stephenson 博士表示，目前物流服務仍有許多限制，尤其透過 2014 年至 2021 年 OECD 與 APEC 在服務貿易限制限制指數（Service Trade Restrictiveness Index, STRI）的比較圖表中，發現到 APEC 成員對於物流領域的開放程度遠低於 OECD 成員；若比較 APEC 在交通及物流方面的服務貿易限制限制指數，可以發現到物流產業的開放程度高於交通領域。COVID-19 疫情前，物流產業實施及時化制度（just in time），以減少庫存，但疫情造成物流產業很大的衝擊，也對供應鏈造成很大的危機，例如：在 2020 年至 2021 年中，從上海到洛杉磯的船運費平均增加了 500%。根據今年 PECC 區域現況報告（State of the Region Report, SOTR）中的問卷調查顯示，影響供應鏈衝擊最大的因素有 2 項：在港口及物流的容量限制，以及供給面的限制。

面臨全球貿易及供應鏈的挑戰，APEC 了解必需品運輸及物流的

重要性，也採取了積極的措施，APEC 經濟體貿易部長在 2021 年發起關於物流的計畫。此計畫由澳洲主要負責，日本、紐西蘭共同協助，目前此計畫已有四項進展：(1) 2022 年 3 月舉辦了 APEC 物流工作坊；(2) 2022 年 5 月 APEC 通過對物流相關服務的定義；(3) 2022 年 8 月於 SOM3 進行公私對話的物流服務；(4) 2022 年 9 月發表了物流服務的相關研究。PECC 區域現況報告 (State of the Region Report, SOTR) 中，人們認為最需要被提升的服務依序為交通服務、數據的自由流動、運送服務等，以促進供應鏈韌性，而交通服務在 APEC 區域內卻是最不開放的領域。

疫情造成了極大的不確定性、成本提升、物價飆漲以及政治情勢的不穩定，因此業界提供了五項建議，並表示 APEC 應將物流視為首要工作目標：

1. 提升物流服務的規範，尤其在交通領域
2. 全面性地協調所有物流政策，因為物流服務之間皆相互有關聯
3. 企業對情勢須更迅速地採取措施，因此商業模式從「及時化制度」(just in time) 調整為「以防萬一模式」(just in case)
4. 通過更多的數據及資訊共享，更好地協調整個地區的政策
5. 物流服務更加自由化

此外，PECC 區域現況報告問卷中也有 2 項對於 APEC 的建議，首先，鼓勵 APEC 實施改善物流服務的倡議；其次為建議 APEC 制定未來五年供應鏈計畫。

最後 Sherry Stephenson 博士提供了學術界對於未來物流產業的四點預測，第一點，境內轉包（onshoring）的機會渺茫，但相信供應鏈的組成會有一些改變；第二點，未來供應鏈關係將會不一樣，有些關係已解散，有些將會以不同方式重組；第三點，物流業將更數位化；第四點，相較於疫情之前，未來人們的目光將更著重在物流，因為物流業的重要性已有目共睹。

慶應義塾大學經濟系 Fukunari Kimura 教授表示，APEC 在運用全球化以促進經濟發展上，正面臨兩項重大挑戰：COVID-19 疫情、地緣政治的緊張局勢。Fukunari Kimura 教授認為國際生產網絡（International Production Networks, IPNS）撐過了疫情並且仍然堅韌，並不是源自於政府的政策，而是私部門可以快速因應疫情，因此他認為 APEC 仍然可以相信連結性為發展策略中的重要元素。

東亞暨東協經濟研究院（The Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, ERIA）2021 年的報告指出，全球機械產品的出口在 2020 年 4 月下跌，在 2020 年 6 月開始逐漸復甦，而全球運輸設備的出口相較普通機械設備出口的復甦的程度較慢，而在運輸設備出

口領域，東亞地區相較北美洲及歐洲因為疫情而下滑的指數較小，恢復的程度亦較佳，代表疫情對北美洲及歐洲的運輸設備業造成比較大的負面影響。根據 IMF 2022 年的報告指出，COVID-19 造成了負面的供應面衝擊且負面衝擊總需求，但也造成正面的需求影響。另外，貨品貿易恢復速度很快，但服務業貿易仍然低迷。然而 COVID-19 對特定產業也有好的影響，例如：COVID-19 加速了電腦服務的出口。

目前世界強權的衝突從貿易議題延燒到科技競爭、民主、人權等議題，在 G7 集團內，地緣政治及經濟現實的問題則更顯突出，而儘管避免供應中斷的防禦性脫鉤（defensive decoupling）已經在過去十年與私部門倡議一起推進，經濟上攻擊性脫鉤的規模有限，因此 Fukunari Kimura 教授認為除非地緣衝突已升高到極限，供應鏈的脫鉤很有可能會是部份的，像是在半導體、科技相關產業。

最後，Fukunari Kimura 教授提出三項解決方案，第一項，G7 集團應明確規範貿易管制或投資管制，並且必須有效率地實施管制；第二項，對 APEC 經濟體而言，將其餘經濟活動維持在以規則為基礎的貿易體制下，才能維持區域經濟蓬勃發展，相關措施包括：推進 WTO 改革與巨型化 FTA（mega-FTAs）等；第三項，第三世界國家也需要顧慮到一些因地緣政治緊張而導致的溢出效應（spillovers）。

場次二：2022 年後 APEC 貿易及投資自由化/限制之趨勢 (Trends of Trade and Investment Liberalization/Restrictions of APEC Economies Beyond 2022)

全球貿易預警組織 (Global Trade Alert) 協調人 Simon J. Evenett 教授在會議中以全球貿易預警組織數據說明，關於干預經濟活動的政策，相較於疫情前，疫情時 PECC 成員提供較多補貼給企業並減少出口誘因的政策。在貿易自由化方面，疫情時按比例來說，關稅變化也比疫情前更加顯著。

另外，Simon J. Evenett 教授說明疫情時政策方面轉向貿易改革的趨勢相對明顯，而在服務部門的經濟措施也增加許多。疫情前 (從 2017-2019 年)，PECC 以外的經濟體有約 43% 的進口量被貿易措施限制，PECC 成員則有較低比例的進口量受措施影響；而疫情時，PECC 成員相較其他經濟體受到的貿易扭曲也較低，因此整體而言，加入 PECC 是個值得的選項。

韓國 PECC 委員會主席暨韓國國際經濟政策研究所 (Korea Institute for International Economic Policy, KIEP) 所長 Heungchong Kim 博士在會議中分享未來十年 APEC 供應鏈面臨的挑戰及策略。過去幾

十年，世界得利於全球分散生產網絡，亦稱為全球價值供應鏈(Global Value Chain, GVC)，而 GVC 占全球貿易比重持續成長下，全球供應鏈將更加複雜，經濟體之間亦將更緊密相連。近幾年全球生產網絡 (Global Production Network) 的快速擴張是停滯不前的，複雜的 GVC 對外部衝擊也特別脆弱。近期由於疫情延長及地緣政治的影響，世界也經歷著供應鏈破壞的危機，例如：中國的疫情爆發使得中國生產暫停，導致全球汽車產業供應鏈的中斷。

現今的供應鏈問題聚焦在兩個議題：首先，世界生產鏈如何緊密相連；第二題，供應鏈關鍵部分正因政治需要而被武器化。在全球局勢迅速變化的情況下，供應鏈韌性被特別強調，經濟安全層面的合作也優先於經濟效率。全球供應鏈近期的討論議題為數位貿易及綠色經濟運動。關於數位貿易，WTO 成員指出數位貿易發展可分為以下三種類別：跨境數據傳輸、隱私保護、數據在地化。而因應氣候變遷及低碳經濟的轉型期，綠色經濟運動 (Green Economy Movement) 的興起也影響了跨境投資及全球生產網絡。綠色經濟運動引發了許多議題的討論，像是協調成員國或不同產業間不同的想法，為易受碳中和措施影響的地區及行業制訂支持措施，或是建立環境友善的投資標準及規則。低碳經濟的轉型對使用高比例化石燃料的開發中國家及產業的影響特別大，可能使特定經濟體或產業的競爭力降低。

APEC 同時有開發中及已開發中國家成員，加上許多 APEC 經濟體本身為全球生產中心及市場，因此 Heungchong Kim 博士認為供應鏈中斷相關問題是 APEC 需要解決的區域任務，而解決目前供應鏈問題的方法為：在 APEC 區域內重建值得信賴的 (trusted) 供應鏈網絡。

另外，他也提出以下六項在 APEC 建立有韌性供應鏈的建議：

1. APEC 成員間的國際合作極為重要，因為供應鏈中斷不可能由一個經濟體獨自解決；
2. 就供應鏈問題建立區域對話；
3. 在區域經濟體間保持貿易開放，使製造商可以很容易地在區域內找到替代的供應商；
4. 加強跨境勞動力流動也相當重要，因為為了使供應鏈多樣化，人們需參訪當地工廠以改變生產投入或技術；
5. APEC 經濟體可以共同面對長期供應鏈問題(例如：數位貿易、全球綠色經濟運動)；
6. 朝向數位化及低碳社會轉型，係所有 APEC 成員需面對的挑戰，因此制定全球數位貿易代碼，並提供碳密集型經濟體、產業一致的政策，極為重要；

對外經濟貿易大學 (University of International Business and

Economics, UIBE) 國際經濟貿易學院 (School of International Trade and Economics) Lin Gujun 教授表示，過去 5 年 APEC 區域的外國直接投資 (Foreign Direct Investment, FDI) 流量保持穩定，美國在亞洲的 FDI 流量也扮演重要角色，印度的 FDI 對美國強烈依賴，印尼的 FDI 對美國也是高度依賴，但現今一些亞太經濟體正爭相成為 (或鞏固) 這個地區的核心，像是美國及中國，其中隱含著地緣政治的不確定性。

亞洲經濟體的優勢在於電信業、半導體電子產業，而美國不只在製造業扮演關鍵角色，在電子業也有舉足輕重的地位。Lin Gujun 教授分享了以下幾項觀察：第一點，投資保護主義正在世界上富裕國家興起；第二點，APEC 經濟體應共同合作，探索來自中國的海外投資；第三點，應將數位自由化納入現今的經濟環境。

場次三：APEC 合作促進 BCG 經濟的發展；對氣候變遷的影響

(APEC Cooperation to enhance the Development of the BCG

Economy; Impact on Climate Change)

澳洲 APEC 研究中心主任 Craig Emerson 博士表示，當我們承諾 2050 年零碳排時，是不切實際的，因為不論是人類，或是植物、動物皆會排放碳。去年聯合國氣候變遷大會 (COP26) 的決議中，巴黎協

定第 6 條已通過，碳市場是從前就已提過的議題，而巴黎協定第 6.2 條的關鍵在於根據巴黎協定第 6.2 條產生的碳抵銷 (carbon offset) 可以計入作為國家自主貢獻的淨零或淨貢獻。現實是 2050 年很有可能仍會有許多工業過程會大量排放碳，例如：水泥的生產，此外，人們很可能仍持續使用石油產品生產，因為 Craig Emerson 博士認為有些工業製程不太可能使用替代能源。

碳交易市場是進行碳抵銷交易的市場，碳抵銷方式包括：紅樹林的復育、土壤碳封存、將植物種回土壤使儲存碳。產業方面，企業可能遵守 2050 年淨零排放的目標，因為它們至少會購買碳權 (carbon credit)。目前進行低碳活動仍然是輕度監管或不受監管的活動，因此企業或政府甚至最後可能暴露在洗綠 (Greenwash) 的指控中，這意味著儘管企業堅稱正進行碳抵銷，事實上卻不然，因為此種企業不具備高誠信並正積極購買非常便宜的碳權，因此當企業表示正積極往淨零排放目標前進時，可能是往購買便宜碳權的路上前進。

Craig Emerson 博士呼籲 APEC 在亞太區域建立高度誠信的碳市場，例如：澳洲及新加坡可能可以在碳市場的發展進行合作，新加坡可能會想跟澳洲購買碳權以抵銷自身的碳排放量，另一方面來說，澳洲本身具備著碳抵銷方面的相對優勢。最重要的是，對於 APEC 經濟體來說，碳抵銷措施將使植被覆概率大的經濟體極力進行碳抵銷，此

舉對於環境有益，對於減碳有益，對於從事碳抵銷的人們來說也是有益的，但是誰可以透過碳抵銷的過程而獲利將會是 APEC 各經濟體要思考的難題。

越南 PECC 主席 Vo Tri Thanh 博士說明，全球經歷了一系列變化，例如：褐色經濟（Brown Economy）至綠色經濟（Green Economy）的轉型，從經濟成長到永續及包容性成長，從實體經濟（Real Economy）到實體數位經濟（Real-Digital Economy）等，也發佈了許多政治諾言，例如：COP26 裡 136 個國家（代表 88% 的溫室氣體排放，以及 90% 的 GDP）承諾在 21 世紀中完成淨零排放目標，或是許多國家已實施綠色成長戰略（Green Growth Strategy）。並不只是政治承諾，也有來自市場的壓力，例如：消費者追求新的消費模式（綠色、安全、人性的產品）、新商業/投資模式（綠色經濟、智慧城市、循環經濟）逐漸受企業所關注等。

Vo Tri Thanh 博士在會議中分享越南在綠色成長方面曾經做出的承諾及政策，越南於 2015 年對永續發展目標（Sustainable Development Goals, SDGs）做出雄心勃勃的承諾，近期則是在 COP26 中發表實現 2050 年淨零排放的目標。越南工商會（Vietnam Chamber of Commerce and Industry, VCCI）則鼓勵企業進行永續發展，並將企業永續發展指數（Corporate Sustainable Development Index, CSI）應用於公司治理。

越南在產業上也有一些實際案例，在農業領域，農民正在從傳統的 VAC(花園 - 池塘 - 穀倉)模式轉向新模式，也就是 VAC+沼氣，VAC+森林、VAC+飼養魚蝦模式，企業也增加了對綠色商業模式的投資，例如：越南乳業 Vinamilk (越南最大乳業公司) 在農場裡實施綠色循環。在工商業，企業可根據 VCCI 發佈之 CSI 指標發展業務，CSI 將對負責任的企業進行資格認證，而海尼根越南分公司發展了一種循環經濟 RESOLVE 模式：RE 意思為重建；S 為分享；O 為使優化；L 為循環；V 為形象化；E 為交換，RESOLVE 象徵創造可永續環境價值的實踐。

Vo Tri Thanh 博士說明，擁有 CSI 認證的企業在疫情中較有韌性，而致力於綠色環保的品牌，成長速度也比全國企業平均值快 2.5% - 11.4%。越南在高速經濟成長的同時也付出了一些代價，包括空氣污染、資源消耗，並且越南為受氣候變遷影響最大的國家之一。針對綠色成長方面的挑戰，越南從新科技、商業模式著手的「由下而上」(bottom up)模式，轉乘以組織結構改變著手的「從上至下」(top down)模式。

為了達到 2040 太子城願景 (APEC Putrajaya Vision 2040) 的目標，Vo Tri Thanh 博士最後提供了四點建議給 APEC：

1. APEC 可以促進更多綠色發展的對話，以達到低碳供應鏈及綠色價值鏈，例如：積極推進中小企業及食品安全的計畫以支持低碳供應鏈，或協調 ESG 標準以實現綠色融資
2. 促進多方合作以在區域內實現循環經濟
3. 鼓勵綠色轉型及循環經濟的技術合作
4. 協調 ESG 標準以實現綠色融資

法屬太平洋島嶼 PECC 主席 Pascal Lamy 認為須將環境外部性納入生產系統及市場，並且未來生產或消費的規範準在國際市場上是難以預測的，因此經濟體或產業需自行決定是否要投入碳交易市場。各經濟體制定的碳價格及企業內部制定的價格皆不同，各國對未來的預測及目標也並不相同，例如：美國希望在 2050 年實現淨零排放的目標，中國則是希望在 2060 年實現此目標，因此各國對達到淨零排放的方案也並不相同。Pascal Lamy 主席認為，為了達到淨零排放的目標，經濟體之間或不同產業間將更需要互相合作，以實現泰國今年力推的 BCG 目標。

● 活動照片：



全體與會代表合照（第二排右邊第 8 位為太平洋經濟合作理事會中華民國委員會董事長張建一博士；第二排右邊第 1 位為太平洋經濟合作理事會中華民國委員會董事鍾錦墀博士；第一排第 3 位為太平洋經濟合作理事會中華民國委員會秘書長周子欽博士）